



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 2]

No. 2]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जनवरी 4, 2013/पौष 14, 1934
NEW DELHI, FRIDAY, JANUARY 4, 2013/PAUSA 14, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 दिसम्बर, 2012

सं. टीएएमपी/59/2011-बीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों के अनुसरण में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास से प्रचालक प्रबंधन के पूर्ण होने के बाद गोदी से कार्गो नहीं हटाने पर बीपीटी द्वारा लगाए गए विलंब-शुल्क प्रभार और टीएएमपी द्वारा गैर-अनुमोदित वैगनों के लिए विलंब-शुल्क प्रभार एकत्रित करने से पत्तन को रोकने से संबंधित आदेश संख्या टीएएमपी/13/2009-बीपीटी दिनांक 18 फरवरी, 2011 के आदेश में निर्णयों पर पुनर्विचार करने के लिए बीपीटी के अनुरोध से संबंधित प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस संख्या टीएएमपी/59/2011-बीपीटी

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(28 सितम्बर, 2012 को पारित)

इस प्राधिकरण ने विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (बीपीटी) की मानदरों को संशोधित करने हेतु दिनांक 19 फरवरी, 2011 का आदेश संख्या टीएएमपी/13/2009-बीपीटी पारित किया था। कथित आदेश भारत के राजपत्र में 31 मार्च, 2011 को राजपत्र संख्या 65 द्वारा अधिसूचित किया गया था।

2.1. वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव, जिससे 18 फरवरी, 2011 के प्रशुल्क आदेश का समाप्त हुआ, से संबंधित कार्यवाहियों में, विशाखापट्टनम स्टिविडर्स एसोसिएशन(वीएसए) ने अपने 22 दिसम्बर, 2010 के पत्र द्वारा तीन मुद्दों अर्थात् (क) कार्गो के लिए निकर्षण और छलकने के प्रभार (ख) वैगन की क्षति हेतु प्रभार और (ग) आंतरिक बंदरगाह गोदियों पर कार्गो को नहीं हटाने पर दाण्डिक प्रभार पर कार्गो को नहीं हटाने पर दाण्डिक प्रभार पर वीपीटी द्वारा कुछ अनाधिकृत बिल बनाने के कारण शिकायत की थी। वीएसए द्वारा कथित मुद्दों पर उठाए गए सवाल निम्नानुसार हैं:

(i) निकर्षण और छलकना प्रभार:

जलयान से कार्गो स्थानांतरित करते समय कुछ छलकाव हो जाता है और गोदी के निकर्षण के समय इन छलावों को हटाया जाता है। वीपीटी जलयानों पर इन निकर्षणों के लिए छलकाव प्रभार के रूप में लागत लगा रहा है। वीपीटी की मानदरों(एसओआर) में इन मदों के लिए कोई निदिष्ट नहीं है।

वीएसए ने इस प्रकार की बिलिंग का दो कारणों से विरोध किया है, पहला, पत्तन द्वारा किया जा रहा निकर्षण अनुरक्षण का हिस्सा है जिसे पहले से ही लागत में लगाया गया है और जलयान संबंधी प्रभारों जैसे, गोदी किराया अथवा मार्गदर्शन प्रभार के जरिए वसूल किया जा रहा है। अतः यह दोहरी वसूली है। दूसरा, यदि यह जुर्माना है तो ऐसे जुर्माने लगाने और इसकी गणना की विधि का कहीं भी उल्लेख नहीं है और अति महत्वपूर्ण यह है कि टीएमपी ने इसे राजपत्र में कभी भी अधिसूचित नहीं किया है।

(ii) वैगनों की क्षति हेतु प्रभार और (iii) आंतरिक बंदरगाह गोदियों पर कार्गो के ना हटाने हेतु दाण्डिक प्रभार:

वैगनों की क्षति और आंतरिक बंदरगाह गोदियों पर कार्गो के लिए प्रभार लगाकर वीपीटी द्वारा दिए गए बिल टीएमपी द्वारा बिना राजपत्र अधिसूचना के प्रतीत होते हैं।

2.2 वीएसए ने अपने प्रतिवेदन के समर्थन में बिलों की प्रतियां संलग्न की और इस प्राधिकरण से वीपीटी को इस संबंध में उचित अनुदेश जारी करने का अनुरोध किया।

2.3 सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर कार्यवाहियों के दौरान ही वीएसए के कथित प्रतिवेदन की प्रति वीपीटी को भेजी गई जिसमें वीपीटी से जांच करने और वीएसए द्वारा उठाए मसलों पर अपनी टिप्पणी देने का अनुरोध किया गया। इसके अलावा प्रशुल्क व्यवस्था, जिसके अन्तर्गत, टीएमपी की बिना मंजूरी के, लगाए गए प्रभारों को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया। पत्तन ने इसका जवाब नहीं दिया।

2.4 इस पृष्ठभूमि में, इस प्राधिकरण ने वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते हुए पत्तन पर तदर्थ आधार पर प्रभार वसूलने, जिनपर इस प्राधिकरण की मंजूरी नहीं है अथवा प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुरूप नहीं है, पर रोक लगाई। इसके अलावा, यह पाया गया कि पत्तन द्वारा यदि मानदंडों के परे कोई प्रभार वसूले जाते हैं तो पत्तन को उन्हें वापस करना चाहिए। फरवरी, 2011 के आदेश का संबंधित पैरा 20XXXXVI) नीचे दोहराया गया है:

“मामले की कार्यवाही के दौरान, विशाखापट्टनम स्वीकर्डस एसोसिएशन(वीएसए) ने कहा कि उसे वैगांठों की क्षति की आंतरिक बंदरगाह गोदियों पर कार्गो की गैर-निकासी के लिए दांडिक प्रभार(विलंब शुल्क), कार्गो के लिए निकर्षण और छलकाव प्रभारों के संदर्भ में वीपीटी द्वारा दिए कुछ अनाधिकृत बिलों के बारे में शिकायत है। इस प्राधिकरण द्वारा मई, 2006 में अनुमोदित वीपीटी के एसओआर में गोदी से नहीं हटाए गए कार्गो पर विलंब-प्रभार निर्धारित है। एसओआर में कार्गो के छलकाव अथवा वैगांठों की क्षति हेतु कोई प्रभार निर्धारित नहीं है। पत्तन ने विशिष्ट सलाह के बावजूद प्रशुल्क प्रबंधन स्पष्ट नहीं किया है जिसके अन्तर्गत पत्तन ने इस प्रकार के शुल्क वसूले गए हैं। विधि में महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनल प्रचालकों से अपेक्षा है कि अधिनियम की धारा पर सूचीबद्ध के लिए प्रभार लगाने हेतु इस प्राधिकरण की स्वीकृति लेनी होगी। पत्तन को तदर्थ आधार पर कर नहीं वसूलने, इस प्राधिकरण की स्वीकृति नहीं है अथवा प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुपालन में नहीं है, की सलाह दी गई थी। यदि पत्तन मानदंडों के प्रावधानों के दर प्रभार वसूलता है तो उसे वापसी करने का प्रबंध करना चाहिए”

2.5 इस प्राधिकरण ने सामान्य संशोधन आदेश के पैरा 20XXXXIV) में पत्तन द्वारा प्रस्तावित अनुसार सभी गोदियों में सामान्य कार्गो गोदी हेतु कार्गो के नहीं हटाने पर तत्कालीन लागू विलंब शुल्क अनुमोदित किया था और अनुमोदन आदेश के कार्यान्वयन की भावी तारीख से किया था।

3.1 इस संबंध में इस प्राधिकरण के निर्णय के संबंध में, वीपीटी ने अपने दिनांक 25 अप्रैल, 2011 और 21 जून, 2011 के पत्रों द्वारा कहा गया है कि वीएसए द्वारा स्पष्टीकरण देने के समय तक इस प्राधिकरण ने पहले ही निर्णय ले लिया है और वीपीटी को प्रभार वसूलने, जिनपर इस प्राधिकरण की मंजूरी नहीं है, से रोकने का अपना आदेश पारित कर दिया है।

3.2 वीएसए द्वारा उठाए गए मुद्दों पर वीपीटी ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की है और अपने दिनांक 21 जून, 2011 के पत्र में इस प्राधिकरण से इनकी जांच करने और आदेश पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है। यह कहा है कि प्रस्तावित परिवर्तनों की ट्रेड के साथ चर्चा की गई और यह वीपीटी द्वारा किए गए व्यय की वसूली के लिए ही है। वीएसए द्वारा उठाए गए मुद्दों पर वीपीटी की दी गई टिप्पणियां निम्नानुसार हैं:

(i) कार्गो के लिए निकर्षण और छलकाव प्रभार:

(क) वीएसए का यह मत सही नहीं है कि प्रशुल्क का निर्धारण करते समय गिरावट की सफाई हेतु निकर्षण लागत में लेखाकरण किया गया है। यह स्पष्ट किया जाता है कि वीपीटी ने नरम मृदा निकर्षण और पथरीले निकर्षण हेतु मैसर्ज डीसीआई लिमिटेड को चूषण निकर्षण के जरिए अनुरक्षण निकर्षण का कार्य सौंपा है।

(ख) चूषण निकर्षण गोदी ढांचों के साथ-साथ निकर्षण हेतु उपयुक्त नहीं है। अंतःलदाई/उत्तराई के समय कार्गो के छलकाव की सफाई ग्रैव निकर्षण द्वारा की जाए और इस प्रयोजन के लिए, गोदी के आसपास गिरे कार्गो की सफाई हेतु पत्तन निकर्षकों का प्रयोग किया जाता है।

(ग) समुद्रजल में छलकाव की सफाई की लागत जलयान स्वासी/स्टीर्डार एजेंट द्वारा वहन की जाएगी। इसे ध्यान में रखते हुए ट्रेड के साथ चर्चा के बाद निर्काण/छलकाव प्रभारों की वसूली के लिए पारदर्शी प्रक्रिया बनाई गई और ट्रेड को एक परिपत्र जारी किया गया। वीपीटी ने लदाई/उत्तराई के समय समुद्रजल में गिरे कार्गो पर निकर्षण प्रभारों की वसूली की प्रक्रिया सूचित करते हुए 31 जनवरी, 2011 को जारी परिपत्र की प्रति संलग्न की है।

(घ) चूंकि छलकाव नियमित प्रक्रिया नहीं है और भिन्न-भिन्न कार्गों में भिन्न-भिन्न है, छलकाव के लिए अलग से कोई दर निर्धारित नहीं की गई। पत्तन द्वारा सफाई हेतु व्यय की गई वास्तविक लागत एजेंट से निर्कर्षक के काम के घंटों के आधार पर वसूल की जाती है। अतः वीएसए के मतानुसार प्रभारों की कोई दोहरी वसूली नहीं है।

(ii) वैगनों की क्षति हेतु प्रभार:

टीएएमपी प्रायः कार्गो और जलयान संबंधी प्रभारों की दरें अधिसूचित करता है जबकि पत्तन में रेलवे प्रभार का निर्धारण रेलवे बोर्ड करता है। वैगनों की क्षति की वसूली के लिए दिए गए बिलों को एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अन्तर्गत बोर्ड द्वारा प्रदत्त सेवा हेतु प्रभार नहीं माने जाएंगे। इस प्रकार, वीएसए की यह धारणा सही नहीं है कि टीएएमपी द्वारा बिना राजपत्र अधिसूचना के वैगनों की क्षति के कारण बिल देने का वीपीटी को कोई अधिकार नहीं है।

(iii) आंतरिक बंदरगाह गोदी पर कार्गो की गैर-निकासी हेतु दार्ढिक प्रभार:

वीपीटी ने अनुसूची 4.6.2 में टिप्पणी संख्या 6 प्रस्ताविक की है जिसमें जलयान/पोत लदान से जलयान में निकासी पूरी होने के बाद पत्तन की किसी गोदी से कार्गो के न हटाने पर दार्ढिक प्रभार वसूला जाता है और इसे टीएएमपी ने अनुमोदित किया था।

4. इस संदर्भ में, हमारे दिनांक 6 जुलाई, 2011 के पत्र द्वारा पत्तन को अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा वांछित स्पष्टीकरण और पत्तन द्वारा दिए गए उत्तर निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

क्रम संख्या	हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण	पत्तन द्वारा दिए गए उत्तर
(क)	निष्कर्षण और छलकाव प्रभार:	
	(i) पत्तन को ट्रेड से वसूल किए जाने वाली निष्कर्षण लागत के निर्धारण का आधार स्पष्ट करना होगा क्योंकि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर में पत्तन निष्कर्षक के किराए के लिए कोई प्रभार निर्धारित नहीं है।	एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 21 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों(2.46) के अनुसार अध्यक्ष “विशाखापट्टनम पत्तन न्यास उपकरण को किराया प्रभारों का निर्धारण जिसमें रियायती उधार हेतु वीपीटी मानदरें शामिल नहीं हैं” के लिए सक्षम है। अतः पत्तन निष्कर्षकों का प्रयोग करके समुद्र जल में छलकाव कार्गों की सफाई हेतु प्रयोगकर्ताओं से वसूल की जाने वाली लागत कथित शक्तियों के प्रत्यायोजन के अन्तर्गत अध्यक्ष द्वारा निर्धारित प्रभारों के आधार पर तय और अनुमोदित की जा रही है।
	(ii) पत्तन द्वारा समुद्र में कार्गो छलकाव हेतु निष्कर्षण प्रभार लगाने के बारे में ट्रेड को पत्तन द्वारा जारी परिपत्र प्रस्तुत करना है। दस्तावेज से यह पता नहीं चलता कि वसूला गया कर प्रयोगकर्ता की मर्जी से है। पत्तन को लिखित साक्ष देना होगा जिसमें कथित वसूली हेतु प्रयोगकर्ताओं की सहमति ली गई हो, दर्शाई गई हो और यह भी दिखाना होगा कि इन प्रभारों की पत्तन द्वारा वसूली प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुरूप है।	निष्कर्षण और छलकाव प्रभारों के संबंध में यह कहना है कि पत्तन न्यास का यह उत्तरदायित्व है कि ट्रेड के समग्र लाभार्थ हेतु उनके अधिसूचित ड्राफ्टों को सदैव बनाए रखा जाए और इन अधिसूचित ड्राफ्टों के साथ आने वाले जलयानों को समायोजित करे। गोदी की गहराई में किसी प्रकार की कमी से उचित गहराई न मिलने के कारण थोक कार्गों संचालन के संबंधन में, जलयान खड़े रहेंगे। कार्गों के समुद्र जल में गिरने की हर सम्भावना है जिसके परिणामस्वरूप गोदी की गहराई कम हो जाएगी। विगत अनुभव के अनुसार, अनेक अनुरोध करने के बावजूद कार्गों संचालन एजेंट समुद्रजल में कार्गों के गिरने को राकने में असफल रहे

		हैं और पत्तन च्यास के लिए अपने निकर्षक लगाना गहराई की कमी को अधिसूचित गहराई तक पूरा करना अनिवार्य हुआ है। अतः कार्गो संचालन एजेंट जो समुद्रजल में कार्गो बिखरन के लिए उत्तरदायी हैं, उनपर निकर्षक लगाने की वास्तविक लागत प्रभारित की जा रही है। ये प्रभार उनके लिए निवारक के रूप में कार्य करते हैं जो इस प्रकार के बिखरन की रोकथाम के लिए बिना उपयुक्त उपाय अपनाए कार्गो का संचालन करते हैं। इस विषय पर ट्रेड प्रयोगकर्ताओं के साथ औपचारिक चर्चा हुई है और उनके कहने पर ही बिखरन की सफाई हेतु लागत वसूलने हेतु प्रक्रिया ट्रेड को परिचालित की गई।
	(iii) पत्तन को स्पष्ट करना है कि क्या निकर्षण लागत की वसूली वित्त व विविध आय के अन्तर्गत आय अनुमानों में समाहित की गई थी। इन वसूलियों की अनुमानित मात्रा वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए रुपये 1.90 करोड़ थी और संशोधित एसओआर का प्रस्ताव टीएमपी को देते समय कुल वित्त व विविध आय में इसे शामिल किया गया।	बिखरन की सफाई के लिए निकर्षण लागत की वसूली वित्त व विविध आय के अन्तर्गत आय अनुमानों में समाहित की गई थी। इन वसूलियों की अनुमानित मात्रा वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए रुपये 1.90 करोड़ थी और संशोधित एसओआर का प्रस्ताव टीएमपी को देते समय कुल वित्त व विविध आय में इसे शामिल किया गया।
(ख)	वैगनों को क्षति की लागत की वसूली	यह सूचित किया जाता है कि रेलवे की टर्मिनल गतिविधियों के संचालन हेतु वीपीटी भारतीय रेल के एक एजेंट के रूप में कार्य करता है। इस प्रक्रिया में रेलवे के वैगन विभिन्न पत्तन प्रयोगकर्ताओं को पत्तन साईंडिंग पर उनके संबंधित संचालन एजेंटों द्वारा विभिन्न कार्गो की लदाई/उत्तराई के लिए दिए जाते हैं। प्रक्रिया के दौरान कभी-कभी वैगन क्षतिग्रस्त हो जाते हैं। रेलवे के वैगनों को संचालन एजेंटों द्वारा क्षतिग्रस्त करने के लिए रेलवे वैगन क्षति प्रभार का दावा करती है और वीपीटी रेलवे की ओर से संबंधित संचालन एजेंटों से प्रभार वसूल करता है और वापस रेलवे को देता है।
	(i) पत्तन द्वारा वैगनों को किराए पर लेने हेतु वीपीटी और रेलवे के बीच व्यवस्था का स्पष्टीकरण पत्तन को करना होगा। पत्तन को रेलवे के साथ हुए समझौते, यदि हैं तो, की प्रति प्रस्तुत करनी होगी।	यह सूचित किया जाता है कि रेलवे की टर्मिनल गतिविधियों के संचालन हेतु वीपीटी भारतीय रेल के एक एजेंट के रूप में कार्य करता है। इस प्रक्रिया में रेलवे के वैगन विभिन्न पत्तन प्रयोगकर्ताओं को पत्तन साईंडिंग पर उनके संबंधित संचालन एजेंटों द्वारा विभिन्न कार्गो की लदाई/उत्तराई के लिए दिए जाते हैं। प्रक्रिया के दौरान कभी-कभी वैगन क्षतिग्रस्त हो जाते हैं। रेलवे के वैगनों को संचालन एजेंटों द्वारा क्षतिग्रस्त करने के लिए रेलवे वैगन क्षति प्रभार का दावा करती है और वीपीटी रेलवे की ओर से संबंधित संचालन एजेंटों से प्रभार वसूल करता है और वापस रेलवे को देता है।
	(ii) पत्तन को वैगनों की क्षति के मामले में रेलवे के साथ हुए समझौते में निहित प्रावधान बताने होंगे। पत्तन को यह भी स्पष्ट करना होगा कि क्या रेलवे के साथ समझौते में वैगनों की क्षति की लागत ट्रेड से वसूलने की कोई प्रशुल्क व्यवस्था है।	यह सूचित किया जाता है कि रेलवे की टर्मिनल गतिविधियों के संचालन हेतु वीपीटी भारतीय रेल के एक एजेंट के रूप में कार्य करता है। इस प्रक्रिया में रेलवे के वैगन विभिन्न पत्तन प्रयोगकर्ताओं को पत्तन साईंडिंग पर उनके संबंधित संचालन एजेंटों द्वारा विभिन्न कार्गो की लदाई/उत्तराई के लिए दिए जाते हैं। प्रक्रिया के दौरान कभी-कभी वैगन क्षतिग्रस्त हो जाते हैं। रेलवे के वैगनों को संचालन एजेंटों द्वारा क्षतिग्रस्त करने के लिए रेलवे वैगन क्षति प्रभार का दावा करती है और वीपीटी रेलवे की ओर से संबंधित संचालन एजेंटों से प्रभार वसूल करता है और वापस रेलवे को देता है।
	(iii) पत्तन को प्रयोगकर्ताओं से वसूली गई क्षति को परिमाणित करने के लिए अपनाई गई प्रक्रिया स्पष्ट करनी होगी।	यह सूचित किया जाता है कि रेलवे की टर्मिनल गतिविधियों के संचालन हेतु वीपीटी भारतीय रेल के एक एजेंट के रूप में कार्य करता है। इस प्रक्रिया में रेलवे के वैगन विभिन्न पत्तन प्रयोगकर्ताओं को पत्तन साईंडिंग पर उनके संबंधित संचालन एजेंटों द्वारा विभिन्न कार्गो की लदाई/उत्तराई के लिए दिए जाते हैं। प्रक्रिया के दौरान कभी-कभी वैगन क्षतिग्रस्त हो जाते हैं। रेलवे के वैगनों को संचालन एजेंटों द्वारा क्षतिग्रस्त करने के लिए रेलवे वैगन क्षति प्रभार का दावा करती है और वीपीटी रेलवे की ओर से संबंधित संचालन एजेंटों से प्रभार वसूल करता है और वापस रेलवे को देता है।
(ग)	आंतरिक बंदरगाह गोदी पर कार्गो की गैर-निकासी के लिए दांपिंडिक प्रभार	यह सूचित किया जाता है कि रेलवे की टर्मिनल गतिविधियों के संचालन हेतु वीपीटी भारतीय रेल के एक एजेंट के रूप में कार्य करता है। इस प्रक्रिया में रेलवे के वैगन विभिन्न पत्तन प्रयोगकर्ताओं को पत्तन साईंडिंग पर उनके संबंधित संचालन एजेंटों द्वारा विभिन्न कार्गो की लदाई/उत्तराई के लिए दिए जाते हैं। प्रक्रिया के दौरान कभी-कभी वैगन क्षतिग्रस्त हो जाते हैं। रेलवे के वैगनों को संचालन एजेंटों द्वारा क्षतिग्रस्त करने के लिए रेलवे वैगन क्षति प्रभार का दावा करती है और वीपीटी रेलवे की ओर से संबंधित संचालन एजेंटों से प्रभार वसूल करता है और वापस रेलवे को देता है।
	प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 की धारा 2.17.1 से 2.17.3 में निहित है कि तदर्थ दर को तुलनीय सेवा/कार्गो हेतु वर्तमान अधिसूचित दर के आधार पर तय की जानी चाहिए और पार्टियों/संबंधित प्रयोगकर्ताओं द्वारा परस्पर सहमत होनी चाहिए। वीपीटी को पुनः स्पष्ट करना होगा कि प्रशुल्क व्यवस्था पत्तन द्वारा वसूल किस तदर्थ दर पर की गई और दस्तावेज प्रस्तुत करना होगा कि यह	यह सूचित किया जाता है कि रेलवे की टर्मिनल गतिविधियों के संचालन हेतु वीपीटी भारतीय रेल के एक एजेंट के रूप में कार्य करता है। इस प्रक्रिया में रेलवे के वैगन विभिन्न पत्तन प्रयोगकर्ताओं को पत्तन साईंडिंग पर उनके संबंधित संचालन एजेंटों द्वारा विभिन्न कार्गो की लदाई/उत्तराई के लिए दिए जाते हैं। प्रक्रिया के दौरान कभी-कभी वैगन क्षतिग्रस्त हो जाते हैं। रेलवे के वैगनों को संचालन एजेंटों द्वारा क्षतिग्रस्त करने के लिए रेलवे वैगन क्षति प्रभार का दावा करती है और वीपीटी रेलवे की ओर से संबंधित संचालन एजेंटों से प्रभार वसूल करता है और वापस रेलवे को देता है।

प्रयोगकर्ताओं की परस्पर सहमति से हुई है और प्रशुल्क मार्गदर्शी हेतु धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुपालन में है।

लिए दाण्डिक प्रभार पहले से ही था और एसओआर के संशोधन के दौरान गोदियों पर कार्गो की गैर-निकासी के कारण जलयानों के प्रतीक्षा समय मिटाने के लिए “बाह्य बंदरगाह पर जीसीबी” के स्थान पर “कोई गोदी” शब्द प्रतिस्थापित किया गया। गोदियों की मांग को ध्यान में रखते हुए इस शर्त का आशोधन किया गया जो वास्तव में अधिकाधिक प्रयोगकर्ताओं के लिए लाभकारी था, सिवाय उनके जो कार्गो की निकासी में विलंब करते थे। टीएमपी ने संशोधित एसओआर में इस पर पहले से ही विचार कर लिया था।

जीसीबी के संबंध में कथित दाण्डिक प्रभार चूंकि पहले से ही है अतः उसी लिए इसे लागू किया गया। अतः ट्रेड से कोई विशिष्ट सहमति लेने की आवश्यकता नहीं है। उक्त मुद्दे प्रणाली को दुरुस्त करने के लिए निवारक के और संगठन के लिए मददगार प्रक्रिया के रूप में न केवल एसओआर में जिसके लिए प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है बल्कि किसी विशिष्ट सेवा के लिए प्रशुल्क हेतु भी कार्य करते हैं। अतः कार्गो संचालन प्रणाली को सुचारू और कुशल चलाने हेतु अनुशासन सुनिश्चित करने के लिए रास्ते में प्रशुल्क मार्गदर्शी नहीं आते।

इसके अलावा वे चूंके और दाण्डिक प्रभार निवारक के रूप में लगाए गए हैं और वीपीटी का यह मानना है कि इन मामलों में टीएमपी का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है और इन प्रभारों के कार्यान्वयन हेतु प्रयोगकर्ताओं को कोई सहमति वांछनीय नहीं है।

[तदनुसार, वीपीटी ने 17 अप्रैल, 2012 को हुई संयुक्त सुनवाई में 26 जुलाई, 2012 के अपने पत्र में निहित प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र को चुनौती देने वाली अपनी टिप्पणी वापस ले ली। वीपीटी ने अपने दिनांक 19 मई, 2012 के पत्र द्वारा बाद में इसकी पुष्टि भी कर दी]

5. वीएसए ने बाद में फरवरी, 2011 के आदेश के पैरा 20(XXXVI) का संदर्भ देते हुए अपने दिनांक 29 सितम्बर, 2011 के पत्र द्वारा कहा कि वीपीटी ने प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार अपने दावों को वापस नहीं लिया है किन्तु इसने इन मदों पर अभी भी नए बिल देना जारी रखा है और पत्तन को टीएमपी के आदेश का पालन करने की सलाह देते हुए मामले में हस्तक्षेप करने का अनुरोध किया।

6. इस पृष्ठभूमि में, आदेश संख्या टीएमपी/13/2009—वीपीटी दिनांक 18 फरवरी, 2011 में (क) पैरा 20(XXXIV) संचालन प्रचालनों के पूरा होने के बाद गोदियों से कार्गो न हटाने पर विलंब शुल्क लगाने के वीपीटी के प्रस्तावित आशोधनों पर भावी प्रभाव देते हुए और (ख) पैरा 20(XXXVI) पत्तन को कुछ प्रभार अर्थात् निकर्षण और छलकाव प्रभार टीएमपी द्वारा अनुमोदित नहीं किए गए वैगानों की क्षतिपूर्ति हेतु प्रभार वसूलने से रोकने के निर्णयों पर पुनर्विचार करने के विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) के अनुरोध को संसाधित करने का निर्णय लिया गया।

7. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसरण में वीएसए के दिनांक 22 दिसंबर, 2010 के पत्र के साथ वीपीटी के दिनांक 25 अप्रैल, 2011 21 जून, 2011 और 26 जुलाई, 2011 के पत्र संबंधित प्रयोगकर्ताओं/प्रयोगकर्ता एसोसिएशनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किए गए। प्रयोगकर्ताओं/प्रयोगकर्ता एसोसिएशनों से प्राप्त टिप्पणियों को वीपीटी की प्रतिपुष्टि जानकारी के रूप में अग्रेषित किया गया। वीपीटी ने अपने 3 फरवरी, 2012 के पत्र द्वारा अपना उत्तर दिया है। वीपीटी ने प्रयोगकर्ता/प्रयोगकर्ता एसोसिएशनों की टिप्पणियों का उत्तर दिया है।

8.1 इस मामले की संयुक्त सुनवाई वीपीटी परिसर में 17 अप्रैल, 2012 को हुई। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव की पावर प्लाइट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबंधित प्रयोगकर्ता/संगठन निकायों ने अपनी प्रस्तुति दी।

8.2 संयुक्त सुनवाई में दी गई सलाह के अनुसार दिनांक 20 अप्रैल, 2012 के हमारे पत्र द्वारा वीपीटी को सलाह दी गई कि कार्गो बिखराव पर निकर्षण प्रभारों की वसूली हेतु प्रक्रिया को विशाखापट्टनम स्टीवडोर्स एसोसिएशन के परामर्श से बेहतर बनाया जाए और अपनी रिपोर्ट 1 मई, 2012 तक भेजी जाए ताकि प्रक्रिया को वीपीटी की मानदरों से शामिल करने हेतु विचार किया जा सके।

9.1 एक अनुस्मारक के बाद वीपीटी ने दिनांक 19 मई, 2012 के पत्र द्वारा निम्नलिखित कहा है:

(i) वीपीटी ने ट्रेड के साथ 27 अप्रैल, 2012 और 7 मई, 2012 को बैठकें की और विषय पर विस्तृत चर्चा की गई। कार्गो बिखराव पर निकर्षण प्रभारों की वसूली के संबंध में ट्रेड ने पिछले 10 वर्षों(2001–2012) के ये आंकड़े उपलब्ध कराने का अनुरोध किया कि निकर्षण सामग्री की कितनी मात्रा हटाई गई और यह

पुष्टि करने का भी अनुरोध किया कि वीपीटी निकर्षकों के प्रभार अन्यत्र वसूल नहीं किए गए हैं और प्रभार दो बार वसूल नहीं किए जा रहे हैं।

(ii) ट्रेड के अनुरोधानुसार वीपीटी ने विगत 10 वर्षों के आंकड़े दिए। आंकड़े प्राप्त करने पर ट्रेड ने वीपीटी को सूचित किया कि वे आंकड़ों का विश्लेषण करेंगे और भविष्य में ली जाने वाली दर जिसे पत्तन देयों, गोदी किराया प्रभार आदि घटकों में से किसी एक पर प्रभारित किया जाएगा, के बारे में उचित प्रस्ताव देंगे।

(iii) वीपीटी ने ट्रेड को सूचित किया कि निकर्षण प्रभार वीपीटी द्वारा गोदी में निर्धारित गहराई बनाए रखने के लिए खर्च की गई लागत हेतु वास्तविक आधार पर वसूले जाते हैं और उनकी वापसी का प्रश्न ही नहीं उठता। ट्रेड ने बिखराव की लागत की वसूली को स्वीकार नहीं किया।

(iv) इस संदर्भ में, यह एक बार पुनः दोहराया जाता है कि वीपीटी द्वारा अपनाया गया रुख निम्नलिखित के महेनजर न्यायोचित है:

(क) विशाखापट्टनम पत्तन गोदी विनियम 1967 की धारा 29 के अनुसार “कोई भी कार्गो, सामान अथवा पदार्थ चाहे जो भी हो जमा नहीं किया जाएगा, जलयान घाट, पत्तन चैनल में गोदी अथवा प्रवेश पत्तन में फेंका नहीं जाएगा अथवा गिरने नहीं दिया जाएगा। ऐसे किसी कार्गो, सामान अथवा पदार्थ के जमा करने, फेंकने अथवा गिरने देने की स्थिति में व्यक्ति, मास्टर-स्वामी अथवा स्टीवीडोर, जिसकी जिम्मेदारी में उस समय कार्गो, सामान अथवा पदार्थ था, उत्तरदायी होगा और परिणामतः किसी भी हानि अथवा क्षति के लिए जिम्मेदार होगा।

(ख) गोदी विनियम में दिए गए अनुसार जब कभी कार्गो का कोई बिखराव होता है तो वीपीटी ऐसे कार्गो की पत्तन पानी से सफाई करता है और प्रयोगकर्ताओं से लागत वसूली जाती है। ये प्रभार उस विशेष जलयान से वसूले जाते हैं जिससे बिखराव होता है और ये सभी जलयानों के लिए समान प्रभार नहीं है और कार्गो की सफाई में निकर्षक के समय के अनुपात में प्रभार वसूले जाते हैं।

(ग) विखराव एक सामान्य प्रक्रिया नहीं है और कार्गो से कार्गो, अलग—अलग है, विखराव के लिए अलग दर निर्धारित नहीं है और उसकी सफाई हेतु वीपीटी द्वारा खर्च की गई वास्तविक लागत निकर्षक के कार्य घटों के आधार पर एजेंट से वसूलने का प्रस्ताव है।

9.2. वीपीटी द्वारा ट्रेड के साथ हुई दो बैठकों के संदर्भ में वीएसए ने अपने दिनांक 29 मई, 2012 के पत्र द्वारा अपनी प्रस्तुति दी जो नीचे दी गई है:

- (i) वीपीटी ने प्राधिकरण की सलाह पर दोनों पक्षों को सहमत पारदर्शी नीति पर चर्चा करने और बनाने के लिए ट्रेड सदस्यों के साथ दो बैठकें 27 अप्रैल, 2012 और 7 मई, 2012 को आयोजित की। बैठक में वीएसए ने स्पष्ट किया कि वर्तमान प्रक्रिया को सभी संबंधितों के लाभार्थ बेहतर किया जाना है और भावी लेनदेनों के लिए अपनाई जाने वाली पारदर्शी प्रक्रिया बनाई जानी है।
- (ii) वीएसए ने ट्रेड सदस्यों से अनधिकृत रूप से वसूले प्रभारों की वापसी के लिए वीपीटी से अनुरोध किया क्योंकि ये प्रभार प्रशुल्क मार्गदर्शी के अनुरूप नहीं थे और मनमाने थे। ट्रेड ने वीपीटी से प्रति क्यूबिक मीटर/प्रति शिफ्ट आधार पर निकर्षण की वास्तविक लागत और गोदी, मार्गदर्शन प्रभार आदि व पत्तन देयों जैसे अन्य शीर्षों के जरिए अन्यत्र नहीं वसूली लागत की पुष्टि करने का भी अनुरोध किया।
- (iii) इसके अलावा, ट्रेड ने वीपीटी द्वारा यह पुष्टि और स्थापित करने के बाद मुद्दे पर पुनः चर्चा करने की इच्छा व्यक्त की कि वे इन लागतों को ट्रेड से दोबारा वसूल नहीं कर रहे हैं।
- (iv) वीएसए ने वीपीटी को संबोधित 9 मई, 2012 के पत्र की प्रति अग्रेसित करते हुए दिनांक 27 अप्रैल, 2012 और 7 मई, 2012 की बैठकों के कार्यवृत्त सूचित किए। वीएसए द्वारा अपने 9 मई, 2012 के पत्र में उठाए गए बिंदु निम्नानुसार हैं:

(क) बैठक दिनांक 27 अप्रैल, 2012:

ट्रेड ने वीपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया कि क्या अब तक दिए गए बिल 'दाइडक' स्वरूप के थे अथवा 'लागत वसूली' के प्रयोजन से थे। वीपीटी ने पुष्टि की कि बिल 'लागत वसूली' के लिए थे। वीपीटी ने यह भी कहा कि गोदी के इर्द-गिर्द निकर्षण हेतु केवल वीपीटी निकर्षकों का ही प्रयोग किया गया। ट्रेड ने वीपीटी से यह भी चाहा कि वीपीटी निकर्षकों के प्रभार अन्यत्र नहीं वसूले गए हैं और ट्रेड को संतुष्ट करें कि प्रभार दो बार नहीं वसूले गए हैं। ट्रेड ने वीपीटी द्वारा यह पुष्टि और सिद्ध करने के बाद मुद्दे पर पुनः चर्चा करने की इच्छा प्रकट की कि वे इन लागतों को ट्रेड से दोबारा वसूल नहीं कर रहे हैं।

(ख) बैठक दिनांक 7 मई, 2012:

वीपीटी ने वर्ष 2001 से 2012 तक क्यूबिक मीटर में निकर्षित मात्रा के आंकड़े दिए और वीपीटी द्वारा 2003 से 2012 तक प्रयोगकर्ताओं से की गई वसूली भी बताई। आंकड़े प्राप्त करने पर ट्रेड ने वीपीटी से कहा कि प्रयोगकर्ताओं से किसी भी प्रकार के निकर्षण प्रभार वसूल न किए जाएं क्योंकि निकर्षण प्रणाली और उसपर एकत्रित प्रभार बिल्कुल गलत है और ट्रेड के हित के विरुद्ध है और प्रशुल्क मार्गदर्शी के अनुरूप नहीं हैं। ट्रेड ने अब तक ट्रेड से वसूल किए विखराव प्रभार वापस करने का अनुरोध किया और भावी आवश्यकताओं के लिए बनाई जाने वाली नीति के किसी उल्लंघन पर उचित प्रभार के निर्धारण हेतु प्रक्रिया बनाने की इच्छा व्यक्त की। ट्रेड ने निकर्षण की वास्तविक लागत की और गोदी, मार्गदर्शी आदि जैसे अन्य शीर्षों के जरिए अन्यत्र वसूली लागत की पुष्टि करने का भी अनुरोध किया। ट्रेड ने वीपीटी द्वारा यह पुष्टि और सिद्ध करने के बाद मुद्दे पर पुनः चर्चा करने की इच्छा प्रकट की कि वे इन लागतों को ट्रेड से दोबारा वसूल नहीं कर रहे हैं।

(ग) ट्रेड ने विषय पर एक बार पुनः चर्चा करने और सभी संबंधितों के हितों की रक्षार्थ 9 मई, 2012 को एक और बैठक करने का अनुरोध किया।

10. तत्पश्चात, वीएसए ने अपने दिनांक 20 जुलाई, 2012 के पत्र द्वारा अतिरिक्त टिप्पणियां प्रस्तुत की। वीएसए से प्राप्त टिप्पणियां वीपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी मई। अनुस्मारक के बाद वीपीटी ने अपने दिनांक 12 सितंबर, 2012 के पत्र द्वारा अपना उत्तर दिया। वीएसए से प्राप्त अतिरिक्त टिप्पणियों और वीपीटी के उत्तर की सार निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

क्र सं	वीएसए से प्राप्त अतिरिक्त टिप्पणियां	वीपीटी का उत्तर																																																																								
(i)	<p>बैठक के दौरान ट्रैफिक प्रबंधक ने हमें सभी संबंधितों के हितार्थ भावी लेन-देन हेतु वर्तमान प्रक्रिया को और बेहतर बनाने के बाद दोनों पक्षों को स्वीकार्य पारदर्शी नीति बनाने का आश्वासन दिया। वीपीटी से यह अनुरोध भी किया गया कि ट्रेड सदस्यों से अनाधिकृत रूप से वसूले प्रभारों की वापसी का प्रबंध किया जाए क्योंकि प्रशुल्क मार्गदर्शी के अनुरूप नहीं है और मनमाने हैं। ट्रेड ने वीपीटी से प्रति क्यूबिक मीटर/प्रति शिफ्ट आधार पर निकर्षण की वास्तविक लागत और गोदी, मार्गदर्शन प्रभार आदि व पत्तन देयों जैसे अन्य शीर्षों के जरिए अन्यत्र वसूली लागत की पुष्टि करने का भी अनुरोध किया। वीपीटी ने कहा है कि चर्चा हेतु आंकड़े तैयार होने पर एक और बैठक की जाएगी और सभी संबंधितों के हितार्थ सदैव के लिए मामला सुलझा लिया जाएगा। तथापि, वीपीटी ने अभी तक विषय पर चर्चा हेतु बैठक नहीं बुलाई है।</p>																																																																									
(ii)	<p>बैठक के दौरान वीपीटी ने पुष्टि की है कि वसूली वास्तविक लागत आधार पर की गई है और हमारे अनुरोध पर उन्होंने निम्नलिखित आंकड़े दिए हैं</p> <p style="text-align: center;"><u>वर्षवार निकर्षण मात्राओं के आंकड़े</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>पूर्वी घाट मात्रा एम³ में</th><th>पश्चिमी घाट मात्रा एम³ में</th><th>जीसीबी मात्रा एम³ में</th><th>कुल मात्रा एम³ में</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2001–2002</td><td>3,470</td><td>15,132</td><td>10,610</td><td>29,212</td></tr> <tr> <td>2002–2003</td><td>1,635</td><td>8,444</td><td>33,807</td><td>43,886</td></tr> <tr> <td>2003–2004</td><td>6,873</td><td>8,915</td><td>17,427</td><td>33,215</td></tr> <tr> <td>2004–2005</td><td>7,479</td><td>19,144</td><td>19,870</td><td>46,493</td></tr> <tr> <td>2005–2006</td><td>537</td><td>22,580</td><td>20,361</td><td>43,478</td></tr> <tr> <td>2006–2007</td><td>1,140</td><td>8,796</td><td>6,963</td><td>16,899</td></tr> <tr> <td>2007–2008</td><td>4,345</td><td>25,872</td><td>12,634</td><td>42,851</td></tr> <tr> <td>2008–2009</td><td>2,178</td><td>28,158</td><td>23,412</td><td>53,748</td></tr> <tr> <td>2009–2010</td><td>1,659</td><td>29,414</td><td>11,933</td><td>43,006</td></tr> <tr> <td>2010–2011</td><td>2,756</td><td>13,596</td><td>3,113</td><td>19,465</td></tr> <tr> <td>2011–2012</td><td>15,920</td><td>16,549</td><td>—</td><td>32,469</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><u>कार्गो के बिखराव हेतु बिलिंग</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>राशि(रुपये में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2003–2004</td><td>20,97,783.00</td></tr> <tr> <td>2004–2005</td><td>7,24,076.00</td></tr> <tr> <td>2005–2006</td><td>6,45,644.00</td></tr> <tr> <td>2006–2007</td><td>4,25,246.00</td></tr> <tr> <td>2007–2008</td><td>3,16,231.00</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	पूर्वी घाट मात्रा एम ³ में	पश्चिमी घाट मात्रा एम ³ में	जीसीबी मात्रा एम ³ में	कुल मात्रा एम ³ में	2001–2002	3,470	15,132	10,610	29,212	2002–2003	1,635	8,444	33,807	43,886	2003–2004	6,873	8,915	17,427	33,215	2004–2005	7,479	19,144	19,870	46,493	2005–2006	537	22,580	20,361	43,478	2006–2007	1,140	8,796	6,963	16,899	2007–2008	4,345	25,872	12,634	42,851	2008–2009	2,178	28,158	23,412	53,748	2009–2010	1,659	29,414	11,933	43,006	2010–2011	2,756	13,596	3,113	19,465	2011–2012	15,920	16,549	—	32,469	वर्ष	राशि(रुपये में)	2003–2004	20,97,783.00	2004–2005	7,24,076.00	2005–2006	6,45,644.00	2006–2007	4,25,246.00	2007–2008	3,16,231.00	<p>बिखराव प्रभावों के बारे में: वीपीटी ने वर्ष 2007–08 से 2010–11 के लिए बिखराव प्रभार पत्तन निकर्षक जीएचडी सागर दुर्गा के अनुमोनित दैनिक निकर्षण दरों के आधार पर वसूल किए न कि वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण मात्रा पर। वर्ष 2007–08 और 2010–11 में 01 जलयान और 48 जलयान क्रमशः को कार्गो के बिखराव के बिल दिए गए। तदनुसार, वर्ष 2007–08 और 2010–11 के लिए रुपये 3,16,231/- और रुपये 2,36,70,365/- क्रमशः की राशि वसूल की गई। इसके अलावा, धुलनशील उर्वरक के लिए कार्गो बिखराव हेतु जनवरी, 2011 से बिल नहीं दिए जा रहे और वापसी पर विचार किया जा रहा है।</p> <p>ये निकर्षण प्रभार उन विशिष्ट जलयानों से वसूले गए जिन्होंने बिखराव किया और यह सभी जलयानों के लिए समान प्रभार नहीं है और प्रभार बिखरे कार्गो की सफाई हेतु निकर्षक के वास्तविक कार्य समय के अनुपात में है। अतः बिखराव की सफाई की दर समान नहीं हो सकती और इसीलिए मानदरों में अधिसूचित नहीं की गई।</p> <p>अधिसूचित गोदियों पर गहराई बनाए रखने के लिए पत्तन सदैव पत्तन निकर्षक लगाता है और प्रभार निकर्षण गतिविधियों में लगी</p>
वर्ष	पूर्वी घाट मात्रा एम ³ में	पश्चिमी घाट मात्रा एम ³ में	जीसीबी मात्रा एम ³ में	कुल मात्रा एम ³ में																																																																						
2001–2002	3,470	15,132	10,610	29,212																																																																						
2002–2003	1,635	8,444	33,807	43,886																																																																						
2003–2004	6,873	8,915	17,427	33,215																																																																						
2004–2005	7,479	19,144	19,870	46,493																																																																						
2005–2006	537	22,580	20,361	43,478																																																																						
2006–2007	1,140	8,796	6,963	16,899																																																																						
2007–2008	4,345	25,872	12,634	42,851																																																																						
2008–2009	2,178	28,158	23,412	53,748																																																																						
2009–2010	1,659	29,414	11,933	43,006																																																																						
2010–2011	2,756	13,596	3,113	19,465																																																																						
2011–2012	15,920	16,549	—	32,469																																																																						
वर्ष	राशि(रुपये में)																																																																									
2003–2004	20,97,783.00																																																																									
2004–2005	7,24,076.00																																																																									
2005–2006	6,45,644.00																																																																									
2006–2007	4,25,246.00																																																																									
2007–2008	3,16,231.00																																																																									

	2008–2009	22,31,300.00	
	2009–2010	1,15,55,850.00	
	2010–2011	2,36,70,365.00	
	2011–2012	38,89,580.00	
(iii)	उपर्युक्त आंकड़े दर्शाते हैं कि वीपीटी द्वारा की गई वसूलियां आधारहीन थीं और निकर्षण पर खर्च वास्तविक लागत के अनुपात में नहीं थे। वर्ष 2007–08 के दौरान वीपीटी ने 16,899 एम ³ मात्रा के निकर्षण के लिए रुपये 3,16,231/- की राशि व्यय/वसूल की और 2010–11 के दौरान 19,465 एम ³ मात्रा के निकर्षण के लिए रुपये 2,36,70,365/- की राशि व्यय/वसूल की जो वसूली मनमाने ढंग से करना दर्शाता है। इसके अलावा वीपीटी ने यूरिया और लोह अयस्क के लिए भी बिखराव प्रभार वसूल किए हैं जो वीपीटी द्वारा अनियमित बिलिंग और मनमानी वसूली दर्शाता है जो बिल्कुल भी उचित नहीं है। यूरिया पानी में घुल जाता है और इसपर निकर्षण खर्चों की कोई संभावना नहीं है। इसके अलावा, लोह अयस्क एक नियंत कार्गो है जिसकी गोदी से ग्रैब द्वारा लेदाई की जाती है और उसके बिखराव की कोई संभावना नहीं है।	शिफटों की संख्या के आधार पर प्रस्तावित किए गए थे। यह दोहराया जाता है कि एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 21 के अन्तर्गत 2.46 में शाक्तयों के प्रत्यायोजन के अनुसार वीपीटी के किराया प्रभारों के निर्धारण हेतु अध्यक्ष सक्षम प्राधिकारी हैं।	
(iv)	उक्त प्रस्तुतियों को ध्यान में रखते हुए यह महसूस किया जाता है कि बिखराव के कारण उपरोक्त वसूलियों का कोई औद्योगिक नहीं है और वीपीटी को ट्रेड के सदस्यों से अनाधिकृत रूप से वसूली गई राशियों को लौटाने की व्यवस्था करने के निर्देश दिए जाएं और यह भी निर्देश दिए जाएं कि ट्रेड के सदस्यों के परामर्श से स्पष्ट व पारदर्शी नीति/कार्य-प्रणाली बनाई जाए। ट्रेड सदस्यों के परामर्श से सभी भावी कारोबार के लिए नीति निर्धारण के कार्यान्वयन होने पर और टीएमपी बोर्ड न्यासियों द्वारा नीति अनुमोदित करने पर वीपीटी उचित दांण्डक प्रभार निर्धारित कर सकता है।	उपरोक्त के मद्देजनर, यह स्पष्ट किया जाता है कि संबंधित जलयान द्वारा पत्तन पानी में कार्गो हेतु निकर्षण और बिखराव की वसूली ट्रेड से ही वसूल की जानी है क्योंकि वीपीटी निकर्षकों को तैनात किया जाता है और आवश्यक बिखराव प्रभाव वसूल किए जाते हैं जो न्यायोचित हैं।	

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियां और की गई जिरह का सार संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

12. इस मामले के चलने के दौरान सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(i) वीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव जिससे फरवरी, 2001 के प्रशुल्क आदेश का समाप्त हुआ, से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान एक प्रयोगकर्ता संगठन अर्थात् विशाखापट्टनम स्वीवडोर्स एसोसिएशन(वीएसए) ने निम्नलिखित तीन मुद्दों पर कथित अनाधिकृत बिलिंग के संबंध में प्रतिवेदन दिया था:

- (क) कार्गो के लिए निकर्षण और छलकाव प्रभार
- (ख) वैगनों की क्षति हेतु प्रभार
- (ग) आंतरिक बंदरगाह गोदियों पर कार्गो के न हटाने पर दांण्डक प्रभार

वीएसए के प्रतिवेदन पर टिप्पणी देने के लिए वीपीटी को एक अवसर दिया गया। किंतु उस समय मामले के अंतिम होने तक वीपीटी का प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ। अतः यह प्राधिकरण मामले के अंतिम होने के साथ आगे बढ़ा। फरवरी, 2011 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 20(XXXVI) में (क) और (ख) के बारे में रिकार्ड किए अनुसार, वीपीटी की मानदरों में चूंकि कार्गो के बिखराव प्रभार अथवा वैगनों की क्षति हेतु प्रभारों के लिए कोई निर्धारण नहीं है अतः वीपीटी को तदर्थ आधार पर प्रभार, जो न तो अनुमानित किए गए हैं अथवा प्रशुल्क मार्गदर्शी के धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुपालन में नहीं है, वसूल न करने की सलाह दी गई और पत्तन को मानदरों के प्रावधानों के परे वसूल प्रभार, यदि कोई

हो, वापस करने की सलाह दी गई। (ग) के संबंध में 1 फरवरी, 2011 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 20(XXXIV) में रिकार्ड किए अनुसार पत्तन के 20 जून, 2010 से दरें लागू करने का अनुमोदन मांगा था। तथापि, गोदी से न हटाए गए कार्गो पर तत्कालीन सामान्य कार्गो गोदी पर लागू विलंब प्रभार सभी गोदियों के लिए लागू किए गए।

(ii) वीपीटी ने कहा है कि वीएसए द्वारा दी गई प्रस्तुति पर जब तक वह अपना स्पष्टीकरण देता तब तक प्राधिकरण इसे अंतिम रूप दे चुका था और वीपीटी को प्रभार वसूलने, जिन पर प्राधिकारी की मंजूरी नहीं है, अपना आदेश जारी कर चुका था। इस संबंध में यह उल्लेख करना संगत होगा कि वीपीटी द्वारा अनधिकृत बिलिंग के संबंध में वीएसए द्वारा इस प्राधिकरण को किए गए दिनांक 22 दिसंबर, 2010 के संदर्भ को हमारे दिनांक 10 जनवरी, 2011 के पत्र द्वारा वीपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। वीपीटी ने वीएसए की टिप्पणियों का उत्तर अप्रैल, 2011 में अपने दिनांक 25 अप्रैल, 2011 के पत्र द्वारा दिया जो वीपीटी को हमारे 6 अप्रैल, 2011 के पत्र द्वारा फरवरी, 2011 के आदेश के काफी बाद था। वीपीटी के पास इस प्राधिकरण द्वारा फरवरी, 2011 में मामले पर अंतिम विचारार्थ करने से पूर्व एक माह से अधिक समय था।

(iii) वीपीटी द्वारा अब भेजे गए तीन मुद्दों में, इस प्राधिकरण ने कार्गो निकर्षण और बिखराव प्रभारों से संबंधित मामलों के निपटारे पर अलग—अलग आदेश पारित करने का निर्णय लिया है। बंदरगाह गोदियों पर कार्गो के न हटाने पर दार्ढिक प्रभारों से संबंधित अन्य दो मुद्दों पर निपटान करता है।

(iv) वैगनों की क्षति हेतु प्रभार:

(क) मामले की वर्तमान कार्यवाहियों के दौरान वीपीटी ने रिपोर्ट किया है कि रेलवे अपने वैगनों की क्षति के लिए वीपीटी से प्रभार वसूल करता है। वीपीटी इसके बदले में संबंधित प्रयोगकर्ताओं से रेलवे द्वारा निर्धारित दरों पर प्रभार वसूल करता है।

(ख) यह प्रतीत होता है कि रेलवे की टर्मिनल गतिविधियों के लिए वीपीटी ने रेलवे के साथ करार किया है। रेलवे के साथ हुए करार की प्रति के विशिष्ट अनुरोध करने के बावजूद वीपीटी ने इसे नहीं दिया है। करार की प्रति न होने पर वैगनों के क्षति होने पर वीपीटी और रेलवे के बीच करार में निहित प्रावधानों, यदि कोई हो, में प्रयोगकर्ताओं से वैगनों की क्षति की लागत वसूलने हेतु किसी प्रशुल्क व्यवस्था का कोई करार है और प्रयोगकर्ताओं से क्षति की वसूल की जाने वाली मात्रा निकालने की प्रक्रिया का निर्धारण नहीं किया जा सका।

(ग) वीपीटी द्वारा बताई गई स्थिति कि वैगनों की क्षति की लागत की वसूली रेलवे द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क के अनुसार को नजर रंदाज नहीं किया जा सकता। वीएसए के इस सदर्भ के संबंध में कि वैगनों की क्षति हेतु वीपीटी द्वारा दिए गए बिल इस प्राधिकारी द्वारा अधिसूचित नहीं है, यह उल्लेख करना संगत होगा कि पत्तन रेलवे द्वारा दिनांक 27 मार्च, 2009 के संख्या टीएमपी/60/2005—पीपीटी में रिकार्ड किए अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किए जाते। वास्तव में, पारादीप पत्तन न्यास(पीपीटी) के तत्कालीन विद्यमान मानदरों में निहित, रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत रेलवे प्रभारों को पीपीटी के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा 27 मार्च, 2009 को पारित आदेश द्वारा इसके मानदरों से पीपीटी द्वारा प्रस्तावितानुसार गेर—अधिसूचित किया गया था। अतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीपीटी के मानदरों में रेलवे द्वारा स्वीकृत दरों के निर्धारण का प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) ऐसा प्रतीत होता है कि प्रयोगकर्ताओं को वैगनों की क्षति को वसूली हेतु अपनाई गई प्रक्रिया के संबंध में कुछ शिकायतें हैं। चूंकि प्रयोगकर्ताओं से वैगनों की क्षति के लिए वीपीटी द्वारा प्रभारों की वसूली इस प्राधिकरण के नियामक के अधीन नहीं हैं। यह प्राधिकरण प्रयोगकर्ताओं को शिकायतों पर ध्यान देने की स्थिति में नहीं है। प्रयोगकर्ता

संबंधित प्राधिकारियों से प्रक्रियागत मुद्दों पर बातचीत कर सकते हैं यदि वीपीटी के साथ उनकी बातचीत का कोई वांछित हल नहीं निकलता।

(इ.) वीपीटी द्वारा रिपोर्ट की गई इस स्थिति पर विश्वास करते कि वीपीटी द्वारा वैगनों की क्षति की लागत की वसूली रेलवे द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क के अनुसार है और इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि पत्तन रेलवे प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं है, दिनांक 18 फरवरी, 2011 के आदेश के पैरा संख्या 20(XXXVI) में रिकार्ड किए अनुसार वैगनों की क्षति हेतु वीपीटी द्वारा प्रभारी की वसूली से संबंधित मामला दिनांक 18 फरवरी, 2011 के आदेश के कथित पैरा संख्या 20(XXXVI) के क्षेत्र को बाहर रखा गया है।

(V) आंतरिक बंदरगाह गोदी पर कार्गो की गैर-निकासी के लिए दांपिंडक प्रभार:

(क) प्रशुल्क मार्गदर्शी-2005 की धारा 2.17.1 से 2.17.3 में यह निहित है कि तुलनीय सेवा/कार्गो हेतु वर्तमान अधिसूचित दर के आधार पर तदर्थ दर तय की जाए और इस पर पक्षों/संबंधित प्रयोगकर्ताओं की पारस्परिक सहमति होनी चाहिए।

वीपीटी ने यह जिरह करनी चाही कि आंतरिक बंदरगाह गोदी पर कार्गो की गैर-निकासी हेतु लगाए गए प्रभार दांपिंडक प्रभार के स्वरूप के हैं और इसीलिए इस प्रकार के दांपिंडक प्रभार लगाने के लिए प्रयोगकर्ताओं की सहमति लेना आवश्यक नहीं है। इसने आगे कहा है कि दांपिंडक प्रभार किसी विशिष्ट सेवा के लिए प्रशुल्क मद नहीं है और इसीलिए प्रशुल्क मार्गदर्शी कार्गो संचालन प्रणाली के अबाध और कुशल चालान हेतु अनुशासन सुनिश्चित करने के रास्ते में नहीं आती। इसके अलावा, प्रशुल्क लगाने की व्यवस्था जिसके अन्तर्गत पत्तन द्वारा तदर्थ दर वसूली गई का स्पष्टीकरण देने के विशिष्ट अनुरोध के बावजूद और यह प्रदर्शित करने के दस्तावेज प्रस्तुत करने कि यह प्रयोगकर्ताओं की पारस्परिक सहमति और प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुपालन में थी, वीपीटी ने यह दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए हैं कि अनंतिम अवधि के दौरान दरें प्रयोगकर्ताओं की सहमति पारस्परिक सहमति से थी और प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसरण में थी।

इस संबंध में यह नोट किया गया जाए कि मार्च, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी में दांपिंडक प्रभार लगाना महापत्तन न्यासों के विवेक पर छोड़ने व इस प्राधिकरण के नियामक दायरे से बाहर नहीं है।

13. अंत में और ऊपर दिए गए कारणों से और सामूहित विचार मंथन के आधार पर वैगनों की क्षति के लिए वीपीटी द्वारा लगाए गए प्रभार से संबंधित मामला 18 फरवरी, 2011 के प्रशुल्क आदेश के पैरा संख्या 20(XXXVI) के क्षेत्र से बाहर रखा गया है, कार्गो की गैर-निकासी हेतु दांपिंडक प्रभार लगाने के संबंध में फरवरी, 2011 के आदेश के पैरा संख्या 20(XXXIV) में रिकार्ड किए गए निर्णय को दोहराया जाता है। कार्गो के विखराव पर प्रभार लगाने के संबंध में, मामले को पृथक आदेश द्वारा उचित समय पर निपटाया जाएगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/143/12/असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 27th December, 2012

No. TAMP/59/2011-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust relating to the request of VPT to reconsider the decisions in Order No. TAMP/13/2009-VPT dated 18th February, 2011 relating to the levy of demurrage charges by VPT on cargo not removed from berths after completion of handling operations and refraining the port from collecting Charges for Demurrage to Wagons not approved by TAMP, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/59/2011-VPT

Visakhapatnam Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 28th day of September, 2012)

This Authority had passed an Order No. TAMP/13/2009-VPT dated 18 February 2011 revising the Scale of Rates of Visakhapatnam Port Trust (VPT). The said Order was notified in the Gazette of India on 31 March 2011 vide Gazette No. 65.

2.1. In the proceedings relating to the general revision proposal of VPT, which culminated into tariff Order dated 18 February 2011, the Visakhapatnam Stevedores' Association (VSA) vide its letter dated 22 December, 2010 had expressed grievance due to some unauthorized billing by VPT on three issues viz. (a). Dredging and spillage charges for cargoes (b). Charges for damages to wagons and (c). Penal charges for non-clearance of cargo at inner harbour berths. The main points made then by VSA on the said issues are given below:

(i). Dredging and spillage charge:

When cargo is shifted from vessels there are some spillages and these spillages are removed when the berths are dredged. The VPT is imposing cost of such dredging as spillage charges to the vessels. The Scale of Rates (SOR) of VPT does not specify rates for such items.

VSA has protested against such billing on two grounds firstly, the dredging being undertaken by port is part of maintenance dredging which is already budgeted in the cost and is being recovered through vessel related charges like, berth hire or pilotage. Hence, this tantamounts to double recovery. Secondly, if it is a penalty, the rules for imposing such penalties and the methodology for calculation is not spelt out anywhere and most importantly is never notified in the gazette by TAMP.

(ii). Charges for damages to wagons and (iii). Penal charges for non clearance of cargo at inner harbour berths:

Bills raised by the VPT levying charges for damage to wagons and demurrage charges on cargo at inner harbour berths appear to be without gazette notification by TAMP.

2.2. VSA enclosed copies of bills in support of their representation and requested this Authority to issue suitable instructions to VPT in this regard.

2.3. During the processing of the general revision proposal itself, a copy of the said communication of VSA was forwarded to VPT with a request to VPT to examine and furnish its comments on the points made by VSA. Further, the VPT was also requested to clarify the tariff arrangement under which the charges, which do not have approval of TAMP, are being levied. The port had not responded.

2.4. In this backdrop, this Authority while disposing of the general revision proposal of VPT restrained the port from collecting charges on adhoc basis which do not have sanction of this Authority or are not in compliance with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines. Further, it was held that if any charges beyond the provision of the Scale of Rates are collected by the port, then the port should arrange to refund the same. The relevant para 20 (xxxvi) of the Order of

"During the processing of the case, the Visakhapatnam Stevedores' Association (VSA) has stated that they have grievance due to some unauthorized billing by VPT with reference to dredging and spillage charges for cargo, charges for damages to wagons and penal charges (demurrage) for non clearance of cargo at inner harbour berths. The SOR of the VPT approved by this Authority in May 2006 prescribes demurrage charges on cargoes not removed from the wharf. The SOR does not prescribe any charges for spillage of cargo or charges for damage to wagons. The port has despite specific advice not clarified the tariff arrangement under which such levy has been collected by the port. The statute requires the Major Port Trusts / Private Terminal Operators thereat to seek sanction of this Authority for levy of rates which are listed in Section 42 of the Act. The port is advised to refrain from collecting charges on adhoc basis which does not have sanction of this Authority or is not in compliance with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines. If any charges beyond the provision of the Scale of Rates are collected by the port, then it should arrange to refund the same."

2.5. This Authority in para 20(xxiv) of the general revision Order has approved demurrage charges on cargo not removed from the wharf then applicable for general cargo berth to all the berths as proposed by the port and the approval has been granted prospectively from the date of implementation of the Order.

3.1. With reference to the decision of this Authority in this regard, the VPT vide its letters dated 25 April 2011 and 21 June 2011 has stated that by the time the port could furnish clarification on the submission made by the VSA, this Authority had already finalized and passed its order refraining VPT from collecting charges which do not have the sanction of this Authority.

3.2. The VPT has furnished its comments on the points made by VSA and has requested this Authority in its letter dated 21 June 2011 to examine the same and reconsider the Order. It has stated that the proposed charges were duly discussed with the trade and is only meant for recovery of the expenses incurred by the VPT. The comments furnished by the VPT on the points raised by VSA are given below:

(i). Dredging and spillage charges for cargoes:

- (a). The opinion of the VSA that the dredging cost for clearance of spillage is accounted for while fixing the tariff is not correct. It is clarified that VPT had entrusted the work of Maintenance dredging to M/s.DCI Ltd., for dredging of soft soil and rock dredging by way of suction dredging.
- (b). The suction dredgers are not suitable for dredging along side the berth structures. As such, the cargo spilled while loading/ unloading is to be cleared by grab dredging and for this purpose, port dredgers are used for clearing the spilled cargo along side the berth.
- (c). The cost towards clearance of spillage in the seawaters is to be borne by the vessel owner/ stevedore agent. Keeping this in view, after discussion with Trade, a transparent procedure for recovery of dredging/ spillage charges was evolved and a circular was issued to the trade. The VPT has enclosed a copy of the Circular issued on 31 January 2011, communicating the Trade the procedure for recovery of dredging charges on cargoes fallen into the seawaters at the time of shipment/ discharge.
- (d). As spillage is not a regular phenomena and differs from cargo to cargo, no separate rate is fixed for spillage. Actual cost incurred by port for clearance of the same are collected from the agent based on the no. of hours the dredger worked. Hence, there is no double recovery of charges as opined by the VSA.

(ii). Charges for damages to wagons:

TAMP generally notifies rates for cargo and vessel related charges while the Railway tariff in ports is fixed by the Railway Board. Bills raised for recovery of damages to wagons shall not be treated as charge for service rendered by the Board within the purview of Section 42 of the MPT Act. As such, the contention of the VSA that, VPT has no authority to raise bills on account of damage to wagons without gazette notification by TAMP is not correct.

(iii). **Penal charges for non clearance of cargo at inner harbour berths:**

VPT had proposed note no. 6, in Schedule 4.6.2. enabling collection of demurrage charges on cargoes not removed from any berth in the port after completion of discharge from a vessel/ shipment to a vessel and the same was approved by the TAMP.

4. In this context, the port was requested to furnish additional information/ clarifications on a few points vide our letter dated 6 July 2011. The VPT has responded vide its letter dated 26 July 2011. The summary of the clarifications sought by us and reply furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Clarifications sought by us	Reply furnished by the port
(a).	Dredging and Spillage charges :	
	<p>(i). The port to explain the basis as how the dredging cost to be recovered from the trade is determined as the SOR approved by the Authority does not prescribe any charge for hire of the port dredger.</p>	<p>As per Delegation of Powers (2.46) U/S 21 of MPT Act 1963, Chairman is competent for "Fixation of hire charges to Visakhapatnam Port Trust equipment which does not include in the VPT Scale of Rates for occasional lending". As such, cost to be recovered from the users for clearing spilled cargoes in to sea waters, using port dredgers, is being worked out based on the charges fixed and approved by the Chairman under said delegation of powers.</p>
	<p>(ii). The document furnished by the port is the circular issued by the port to the trade about levy of dredging charges for cargo spilled in the sea. The document does not reveal that the levy collected is with the consent of the users. The port to provide documentary evidence showing that the consent of users was obtained for the said recovery and to show that the action of the port of recovery of such charges complies with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines.</p>	<p>In respect of dredging and spillage charges, it is to state that it is the responsibility of the Port Trust to always maintain berths at their notified drafts for overall benefit of trade and to accommodate vessels arriving with such notified drafts. Any reduction in the depths of the berths will lead to detaining of vessels for want of suitable depths especially in respect of bulk cargo handling. There is every possibility of falling of cargoes into sea water which consequentially reduce the depths at the berths. As per the past experience, despite of several requests, the Cargo Handling Agents have failed to contain the spillage of cargoes into the sea water and it had been inevitable for the Port Trust to deploy its Dredger and to make up the reduced depths to that of the notified depths. Hence, the cost of deployment of dredger as per the actuals are being levied on the Cargo Handling Agents who are responsible for spilling cargoes into sea water. These charges act as a deterrent for those who handle the cargoes without taking reasonable measures to prevent such spillage. This issue is discussed informally with the Trade Users and at their instance only the procedure for recovery of cost for clearing spillage has been circulated to the Trade.</p>
	<p>(iii). The port to clarify whether the recovery of dredging cost was factored in the income estimates during the last tariff revision. The quantum of such recovery considered in the income estimates may be spelt out year wise.</p>	<p>Recovery of dredging cost towards clearing of spillage was factored in the income estimates under Finance & Miscellaneous Income. The quantum of such recovery estimated was ₹1.90 crores for the years 2010-11 to 2012-13 and the same was considered in total Finance & Miscellaneous Income in the cost sheets submitted to TAMP while furnishing the proposal for revised SOR.</p>

(b).	Recovery of cost of damage to wagons :	
	(i). The port to explain the arrangement between the VPT and the Railways for hire of wagons by the port. The Port to furnish a copy of the agreement, if any, entered with the Railways in this regard.	<p>It is to inform that VPT acts as an agent of the Indian Railways for carrying out the terminal activities of the Railway. In this process, Railway owned wagons are supplied to the various Port users for loading/ unloading of various cargoes by their respective handling agents at the Port Sidings. During the process, sometimes wagons are damaged. For the damage caused by the handling agent to the wagons owned by the Railways, wagon damage charges are being claimed by the Railway and the same are being collected from concerned handling agent by VPT on behalf of Railways and remitted back to the Railways.</p>
	(ii). The port to highlight the provision contained in the agreement with the Railways in case of damage caused to wagons. The port to also clarify whether the agreement with the railways stipulate any tariff arrangement for recovery of the cost of damage to wagons from the trade.	<p>Thus the wagon damage costs are being collected as per the Railway Board, IRCA notified tariff on behalf of the Railway, since, the E. Co., Railway authorities are supplying the wagons. This does not fall under the purview of TAMP jurisdiction. Hence there should not be any restriction on VPT for collecting the charges.</p>
	(iii). The port to explain the methodology adopted to quantify the damage to be recovered from users.	
(c).	Penal charges for non clearance of cargo at inner harbour berths :	<p>Penal charges for non-clearance of cargo at Inner Harbour berths was introduced with a view to enable the Stevedores/ Cargo Handling Agents to expedite clearance of cargo on the berths, as soon as the vessel working is completed. This will ensure free working by the next berthed vessel without any longer delays and thereby increases the efficiency of cargo handling. Penal charges are raised as deterrent. VPT feels that, neither consent of any one is required for those nor costs involved in recovery of damages needs to be taken into account. Penal charges for non-clearance of cargo at GCB was already in existence, and during the revision of SOR, in place of "GCB at Outer Harbour" the word "any berth" was replaced to avoid waiting time of vessels due to non clearance of cargo on berths. Keeping in view the demand of berths, this condition was amended, which in fact is advantageous for users at large except for the user who delayed the clearance of cargo. The same was already considered by the TAMP in the revised SOR.</p>
		<p>Since the said penal charges are in existence in respect of GCB, the same was made applicable to all berths on same justifiable criteria. Hence no specific consent is required to be taken from the Trade. The above issues are deterrent to set right the system and act as supportive mechanisms for the organisation and not as a tariff for any specific services, for which tariff is not available in the SOR. Therefore, the tariff guidelines do not come in the way in ensuring discipline for smooth and efficient running of the cargo handling mechanism.</p>

	<p>Further to state that, these spillage and penal charges are levied as a deterrent and VPT feels that TAMP has no jurisdiction on such matters and no consent from users is required for implementing such charges.</p> <p>[Subsequently, the VPT withdrew at the joint hearing held on 17 April 2012 its comments questioning the jurisdiction of the Authority contained in its letter dated 26 July 2012. This was also later confirmed by VPT vide its letter dated 19 May 2012.]</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5. The VSA has subsequently vide its letter dated 29 September 2011 has, referring to the para 20 (xxxvi) of the Order of February 2011, stated that the VPT has not entertained its refund claims as per the decision of the Authority but it is still continuing to raise fresh bill on these items and has requested to intervene in the matter by advising port to comply with the Order of the TAMP.

6. In this backdrop, it was decided to process the request of Visakhapatnam Port Trust (VPT) to reconsider the decisions in Order No.TAMP/13/2009-VPT dated 18 February 2011 in (a). para 20 (xxxiv) giving prospective effect on the modifications proposed by VPT for levy of demurrage charges on cargo not removed from berths after completion of handling operations and (b). para 20 (xxxvi) refraining the port from collecting certain charges viz. dredging and spillage charges and charges for damages to wagons not approved by TAMP.

7. In accordance with the consultation process prescribed, a copy each of the VPT letters dated 25 April 2011, 21 June 2011 and 26 July 2011 alongwith VSA letter dated 22 December 2010 was circulated to the concerned users / user associations for seeking their comments. The comments received from the users/ user associations were forwarded to the VPT as feedback information. The VPT vide its letter dated 3 February 2012 has furnished its response. The VPT has responded to the comments of the user/user associations.

8.1. A joint hearing in this case was held on 17 April 2012 at the VPT premises. The VPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

8.2. As advised at the joint hearing, the VPT vide our letter dated 20 April 2012 was requested to fine tune the procedure for the recovery of the dredging charges on the cargo spillage in consultation with the Visakhapatnam Stevedores Association and forward its report by 1 May 2012 so that the procedure can be considered for formal inclusion in the Scale of Rates of VPT.

9.1. After a reminder, the VPT vide letter dated 19 May 2012 has submitted the following:

- (i). VPT held meetings with the Trade on 27 April 2012 and 7 May 2012 and the issue was discussed in detail. With regard to the recovery of the dredging charges on cargo spillages, the Trade requested to provide data for the last 10 years (2001-2012) as to how much quantity of dredged material had been removed and also requested to confirm that the charges of VPT dredgers, were not recovered elsewhere and that the charges were not being recovered twice.
- (ii). As per the request of the Trade, VPT has provided data for the last 10 years. On receiving the data, the Trade informed VPT that they would analyse the data and would come out with a suitable proposal regarding the rate to be charged in future, which is to be loaded on any one of the components of port dues, berth hire charges, etc.
- (iii). VPT informed the Trade that the dredging charges are being collected on actuals for the cost incurred by VPT in maintaining the designed depths at the berth and refunding the same does not arise. Trade did not accept the recovery of the cost of spillages.

(iv). In this context, it is once again reiterated that the stand taken by VPT is justified in view of the following:

- (a). As per Section 29 of Visakhapatnam Port dock Regulations 1967 "No cargo, Goods or substances whatever shall be deposited, thrown or allowed to fall from any vessel, quay or pier into the port channel or entrances or into the port. In the event of any such cargo, goods or substances being so deposited, thrown or allowed to fall as aforesaid, the person, master owner or Stevedore in whose charge the cargo, goods or substances was at the time shall be responsible and shall be liable for any loss or damage which may arise in consequences."
- (b). As provided in Dock Regulations, whenever there are any spillages of cargo, VPT is clearing such cargoes from port waters and the cost is being collected from users. These charges are collected from particular vessel that cause spillage and it is not a common charges for all vessels and charges in proportion to the time of dredger worked for clearing cargo.
- (c). Spillage is not a common phenomena and different from cargo to cargo. No separate rate is fixed for spillage and actual cost incurred by VPT for clearance of the same are proposed to collect from the agent basing on the No. of hours the dredged worked.

9.2. With reference to the two meetings conducted by VPT with the Trade, the VSA vide its letter dated 29 May 2012 has furnished its submissions which are given below:

- (i). VPT has conducted two meetings with members of Trade on 27 April 2012 and on 7 May 2012 upon the advice of the Authority to discuss and formulate a transparent policy agreeable for both the parties. During the meeting, VSA made it clear that existing procedure is to be fine tuned in the interest of all concerned and a methodology to be evolved for a transparent procedure to be followed for future transactions.
- (ii). VSA has requested VPT to arrange for refund of the charges collected unauthorisedly from the members of the trade as the same were not in line with the tariff guidelines and are arbitrary. The Trade also requested VPT for a confirmation of actual cost of dredging per cubic meter/ per shift basis and the cost has not been recovered elsewhere through other heads like wharfage, pilotage etc., and Port dues.
- (iii). Further, Trade expressed their willingness to discuss the issue further once VPT confirm and establish that they are not recovering these costs twice from the Trade. VPT has also conveyed that another meeting will be fixed once the required data is ready to discuss and sort out the matter once for all in the interest of all concerned.
- (iv). VSA has forwarded a copy of letter dated 9 May 2012 addressed to VPT informing the minutes of the meeting dated 27 April 2012 and 7 May 2012. The points made by VSA in its letter dated 9 May 2012 are as follows:
 - (a). Meeting dated 27 April 2012:
Trade requested VPT to clarify whether the bills raised till date were in the nature of 'penalty' or for the purpose 'cost recovery'. VPT confirmed that the bills were for 'cost recovery'. VPT further mentioned that only VPT dredgers were utilised for the purpose of dredging alongside the berths. Trade wanted data from VPT that the charges for VPT dredgers were not recovered elsewhere and to convince the Trade that the charges were not being recovered twice. Trade expressed their willingness to discuss the issue further once VPT confirms and proves that they are not recovering these costs twice from the Trade.

(b). Meeting dated 7 May 2012:

VPT has provided the data of dredged quantity in cubic meters for the year 2001 to 2012 and also indicated the recoveries made by VPT from the users since 2003 to 2012. On receiving the data, the Trade requested VPT not to recover any dredging charges from the users as the method of dredging and charges collected thereon is absolutely wrong and against the interest of the Trade and not in line with the tariff guidelines. The Trade also requested to make refund the spillage charges collected so far from the Trade and expressed their willingness to formulate modalities for fixation of reasonable charges incase of any violation of policy that will be formulated for future requirements. Trade also requested to confirm the actual cost of dredging and the cost has been recovered elsewhere through other heads like wharfage, pilotage, etc. Further, Trade expressed their willingness to discuss the issue further once VPT confirm and proves that they are not recovering these costs twice from the Trade.

(c). The Trade requested VPT to have another meeting on 9 May 2012 to discuss the issue once again and sort out the same to protect the interest of all concerned.

10. Thereafter, the VSA vide its letter dated 20 July 2012 has furnished its additional comments. The comments received from the VSA were forwarded to VPT for their comments. After reminder, the VPT vide its letter dated 12 September 2012 has furnished its reply. A summary of the additional comments received from VSA and reply of VPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Additional comments received from VSA	Reply of VPT																																																												
(i).	<p>During the meeting, the Traffic Manager assured us to formulate a transparent policy agreeable for both the parties after fine-tuning existing procedure for future transactions in the interest of all concerned. VPT was also requested to arrange for refund of charges collected un-authorizedly from the members of the Trade as the same were not in line with the tariff guidelines and are arbitrary. The Trade also requested VPT for confirmation of actual cost of dredging per cu.mtr./ per shift basis and the cost has been recovered elsewhere through other heads by wharfage, pilotage and port dues etc. VPT has also conveyed that another meeting will be fixed once the data is ready to discuss and sort out the matter once for all in the interest of all concerned. However, VPT has not called for a meeting so far to discuss the subject matter.</p>																																																													
(ii).	<p>During the meeting, VPT has also confirmed that the recoveries were made on actual cost to cost basis and they have provided the following data on our request.</p> <p>Year wise data of dredging quantities:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>East Quay Qty in M³</th><th>West Quay Qty in M³</th><th>GCB & CB Qty in M³</th><th>Total Qty in M³</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2001-2002</td><td>3,470</td><td>15,132</td><td>10,610</td><td>29,212</td></tr> <tr> <td>2002-2003</td><td>1,635</td><td>8,444</td><td>33,807</td><td>43,886</td></tr> <tr> <td>2003-2004</td><td>6,873</td><td>8,915</td><td>17,427</td><td>33,215</td></tr> <tr> <td>2004-2005</td><td>7,479</td><td>19,144</td><td>19,870</td><td>46,493</td></tr> <tr> <td>2005-2006</td><td>537</td><td>22,580</td><td>20,361</td><td>43,478</td></tr> <tr> <td>2006-2007</td><td>1,140</td><td>8,796</td><td>6,963</td><td>16,899</td></tr> <tr> <td>2007-2008</td><td>4,345</td><td>25,872</td><td>12,634</td><td>42,851</td></tr> <tr> <td>2008-2009</td><td>2,178</td><td>28,158</td><td>23,412</td><td>53,748</td></tr> <tr> <td>2009-2010</td><td>1,659</td><td>29,414</td><td>11,933</td><td>43,006</td></tr> <tr> <td>2010-2011</td><td>2,756</td><td>13,596</td><td>3,113</td><td>19,465</td></tr> <tr> <td>2011-2012</td><td>15,920</td><td>16,549</td><td>--</td><td>32,469</td></tr> </tbody> </table>	Year	East Quay Qty in M ³	West Quay Qty in M ³	GCB & CB Qty in M ³	Total Qty in M ³	2001-2002	3,470	15,132	10,610	29,212	2002-2003	1,635	8,444	33,807	43,886	2003-2004	6,873	8,915	17,427	33,215	2004-2005	7,479	19,144	19,870	46,493	2005-2006	537	22,580	20,361	43,478	2006-2007	1,140	8,796	6,963	16,899	2007-2008	4,345	25,872	12,634	42,851	2008-2009	2,178	28,158	23,412	53,748	2009-2010	1,659	29,414	11,933	43,006	2010-2011	2,756	13,596	3,113	19,465	2011-2012	15,920	16,549	--	32,469	<p>Regarding Spillage charges: "the spillage charges were recovered by VPT for the years 2007-08 and 2010-11 basing on the approved daily dredging rates of port dredger GHD Sagar Durga, but not on the yearly maintenance dredging quantity. In the year 2007-08 and 2010-11 a total of 01 ship and 48 ships respectively were billed for spillage of cargo. Accordingly, a sum of ₹3,16,231/- and ₹2,36,70,365/- were recovered for the year 2007-08 and 2010-11 respectively".</p> <p>Further, spillage of cargo for soluble fertilizers is not being billed w.e.f. January 2011 and refunds are considered.</p>
Year	East Quay Qty in M ³	West Quay Qty in M ³	GCB & CB Qty in M ³	Total Qty in M ³																																																										
2001-2002	3,470	15,132	10,610	29,212																																																										
2002-2003	1,635	8,444	33,807	43,886																																																										
2003-2004	6,873	8,915	17,427	33,215																																																										
2004-2005	7,479	19,144	19,870	46,493																																																										
2005-2006	537	22,580	20,361	43,478																																																										
2006-2007	1,140	8,796	6,963	16,899																																																										
2007-2008	4,345	25,872	12,634	42,851																																																										
2008-2009	2,178	28,158	23,412	53,748																																																										
2009-2010	1,659	29,414	11,933	43,006																																																										
2010-2011	2,756	13,596	3,113	19,465																																																										
2011-2012	15,920	16,549	--	32,469																																																										

	<p>Billing for spillage of cargo</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Amount (in ₹)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>2003-2004</td><td>20,97,783.00</td></tr> <tr><td>2004-2005</td><td>7,24,076.00</td></tr> <tr><td>2005-2006</td><td>6,45,644.00</td></tr> <tr><td>2006-2007</td><td>4,25,246.00</td></tr> <tr><td>2007-2008</td><td>3,16,231.00</td></tr> <tr><td>2008-2009</td><td>22,31,300.00</td></tr> <tr><td>2009-2010</td><td>1,15,55,850.00</td></tr> <tr><td>2010-2011</td><td>2,36,70,365.00</td></tr> <tr><td>2011-2012</td><td>38,89,580.00</td></tr> </tbody> </table>	Year	Amount (in ₹)	2003-2004	20,97,783.00	2004-2005	7,24,076.00	2005-2006	6,45,644.00	2006-2007	4,25,246.00	2007-2008	3,16,231.00	2008-2009	22,31,300.00	2009-2010	1,15,55,850.00	2010-2011	2,36,70,365.00	2011-2012	38,89,580.00	<p>These dredging charges were collected from the specific vessels that caused spillages and it is not common charges for all vessels and charges are in proportion of the actual time the dredger worked for clearing of spilled cargo. Therefore, there could not be a uniform rate for spillage clearing and hence not notified in the Scale of Rates.</p>
Year	Amount (in ₹)																					
2003-2004	20,97,783.00																					
2004-2005	7,24,076.00																					
2005-2006	6,45,644.00																					
2006-2007	4,25,246.00																					
2007-2008	3,16,231.00																					
2008-2009	22,31,300.00																					
2009-2010	1,15,55,850.00																					
2010-2011	2,36,70,365.00																					
2011-2012	38,89,580.00																					
(iii).	<p>The above data shows that the recoveries made by VPT were baseless and not in proportion with the actual cost incurred for such dredging. During the year 2007-08, VPT has incurred/ recovered an amount of ₹3,16,231/- for dredging a quantity of 16,899 M³ and during 2010-11, VPT has incurred/ recovered an amount of ₹2,36,70,365/- for dredging a quantity of about 19,465 M³ which shows the arbitrary nature of recoveries. Further, VPT has also recovered spillage charges for urea and iron ore which shows the erratic billing and arbitrary recoveries made by VPT which is not at all justified. The urea will dissolve in water and there is no possibility of dredging expenses on this account. Further iron ore is an export cargo which is to be loaded by grabs from the wharf and there is no possibility of spillages of the same.</p>	<p>In order to maintain depths at notified drafts, port always deploys port dredgers and charges were proposed based on the number of shifts deployed the dredging activity. It is to reiterate that as per the delegation of powers 2.46 U/S 21 of MPT Act 1963, Chairman is the competent authority for fixation of hire charges to VPT.</p>																				
(iv).	<p>In view of the above submissions, it is felt that there is no justification for the above recoveries on account of spillages and VPT may be directed to arrange for refund of the amounts recovered so far un-authorizedly from the Members of the Trade and also direct VPT to formulate a policy/ methodology in consultation of the Members of the Trade in all fairness and transparency. VPT may also fix-up suitable penalties upon implementation of policy formulated for all future transactions in consultation with Members of the Trade and upon approval of the policy by TAMP/ Board of Trustees.</p>	<p>In view of the above, it is clarified that the collection to dredging and spillage charges for cargoes into port waters by concerned vessels is to be recovered from the trade only as VPT dredgers have been deployed to work and necessary spillage charges are recovered, which is justified.</p>																				

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). During the proceedings relating to the general revision proposal of VPT, which culminated into the tariff Order of February 2011, one of the user organisations viz., Visakhapatnam Stevedores' Association (VSA) had represented to this Authority with regard to the reported unauthorized billing by VPT on the following three items, viz.
 - (a). Dredging and spillage charges for cargoes.
 - (b). Charges for damages to wagons.
 - (c). Penal charges for non-clearance of cargo at inner harbour berths.

An opportunity was given to VPT to furnish its comments on the representation of VSA. However, the response of VPT was not received till finalisation of the case at that relevant point of time. Therefore, this Authority proceeded further with finalisation of the case. With regard to (a) and (b), as recorded in paragraph no. 20 (xxxvi) of the tariff Order of February 2011, since the Scale of Rates of VPT did not prescribe any charges for spillage of cargo or charges for damage to wagons,

VPT was advised to refrain from collecting charges on adhoc basis which have not been approved or is not in compliance with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines and the port was also advised to refund the charges, if any, collected beyond the provision of the Scale of Rates. With regard to (c), as recorded in paragraph no. 20 (xxxiv) of the tariff Order of February 2011, the port had sought approval for retrospective application of rates from 20 June 2010. However, the demurrage charges on cargo not removed from the wharf then applicable for general cargo berth was made applicable to all the berths prospectively.

- (ii). The VPT has stated that by the time it could furnish clarification on the submission made by the VSA, the Authority had already finalized and passed its order, *inter alia*, refraining VPT from collecting charges which do not have the sanction of the Authority. In this regard, it is relevant to mention here that the reference dated 22 December 2010 made by the VSA to this Authority with regard to the reported unauthorized billing by VPT was forwarded to VPT for their comments vide our letter dated 10 January 2011. The VPT responded to the comments made by VSA only in April 2011 vide its letter dated 25 April 2011, well after communication of the Order of February 2011 vide our letter dated 6 April 2011 to VPT. The VPT had more than a month's time to respond before the matter was taken up for final consideration by this Authority in February 2011.
- (iii). Out of the three issues now referred by the VPT, this Authority has decided to pass an Order separately in due course of time to dispose of the issue relating to the Dredging and spillage charges on cargo. This Order now proceeds to dispose of the other two issues relating to Charges for damages to wagons and Penal charges for non-clearance of cargo at inner harbour berths.
- (iv). Charges for damages to wagons:
 - (a). The VPT has reported during the current proceedings of the case that Railways charge the VPT for the damages caused to their wagons. The VPT in turn collects the charges from the concerned users at the rates fixed by the Railways.
 - (b). It appears that the VPT has entered into an agreement with the Railways for carrying out the terminal activities of the Railways. Despite a specific request to furnish a copy of the agreement entered by it with the Railways, the VPT has not furnished the same. In the absence of a copy of such an agreement, the arrangement between the VPT and the Railways for hire of wagons, the provision, if any, contained in the agreement in case of damages caused to wagons, whether the agreement stipulates any tariff arrangement for recovery of the cost of damages to wagons from the users, and the methodology adopted to quantify the damage to be recovered from the users could not be ascertained.
 - (c). Nevertheless, the position reported by the VPT that the recovery of cost of damages to wagons is done as per the tariff notified by the Railways cannot be brushed aside. With reference to the mention made by the VSA that bills raised by VPT towards charges for damage to wagons are not notified by this Authority, it is relevant here to mention that the Port Railway charges are not approved by this Authority as recorded in Order dated 27 March 2009 in Case No.TAMP/60/2005-PPT. In fact, the Railway charges sanctioned by the Railway Board incorporated in the then existing Scale of Rates of the Paradip Port Trust (PPT) were de-notified as proposed by the PPT from its Scale of Rates vide Order dated 27 March 2009 passed by this Authority in the case of PPT. Therefore, the question of prescription of rates sanctioned by Railways in the Scale of Rates of VPT approved by this Authority does not arise.
 - (d). It appears that the users have some grievances with regard to the procedure adopted for recovery of damages caused to the wagons. Since the levy of charges by VPT towards damages caused to the wagons from the users is beyond the regulatory purview of this Authority, this Authority

is not in a position to look into the grievances of the users. The users may take up the procedural issues with the concerned Railway Authorities, if their exercise with the VPT in this regard does not yield desired result.

(e). Relying upon the position reported by VPT that recovery of cost of damages to wagons by VPT is as per the tariff notified by the Railways and keeping in view the position that Port Railway charges are not approved by this Authority, the matter relating to levy of charges by VPT for damage to wagons recorded in the paragraph no.20(xxxvi) of the Order dated 18 February 2011 is kept out of the scope of the said paragraph no.20(xxxvi) of the Order dated 18 February 2011.

(v). **Penal charges for non-clearance of cargo at inner harbour berths:**

(a). Clauses 2.17.1. to 2.17.3. of 2005 tariff guidelines stipulate that the adhoc rate must be derived based on the existing notified rate for comparable service/ cargo and it must be mutually agreed upon by parties/ the concerned users.

The VPT has sought to argue that charges levied for non-clearance of cargo at inner harbour berths are in the nature of penal charges and therefore no consent of the users for levy of such penal charges is required to be taken. It has further stated that the penal charges is not a tariff item for any specific services and therefore, the tariff guidelines do not come in the way of ensuring discipline for smooth and efficient running of the cargo handling mechanism. Further, inspite of a specific request to clarify the tariff setting arrangement under which adhoc rate was collected by the port and to furnish documents to show that it was with the mutual consent of the users and in compliance with Clauses 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines, the VPT has not furnished documents to show that the rate during the interim period was with the mutual consent of the users and in compliance with clause 2.17.1 to 2.17.3 for the tariff guidelines.

In this regard, it has to be noted that the tariff guidelines of March 2005 do not exclude the prescription of the penal charges from the regulatory purview of this Authority leaving it to the discretion of the Major Port Trusts.

(b). This Authority reiterates the decision already taken as recorded in paragraph no. 20(xxxiv) of the tariff Order of February 2011, in this regard.

13. In the end, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the matter relating to levy of charges by VPT for damage to wagons is kept out of the scope of the paragraph no.20(xxxvi) of the tariff Order dated 18 February 2011. With regard to the levy of penal charges for non-clearance of cargo, the decision already taken as recorded at paragraph no.20(xxxiv) of the Order of February 2011 is reiterated. As regards the levy of charges for spillage of cargo, the matter will be disposed of in due course of time by a separate Order.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT. III/4/143/12/Exty.]